Volume 1
Issue 1
April 2020
Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur: Peranan *Deli Maatschappij* dan *Deli Spoorweg Maatschappij*, 1881-1940

Ahmad Muhajir*, Syaiful Anwar & Pulung Sumantri

Program Studi Pendidikan Sejarah, FKIP Universitas Islam Sumatera Utara, Indonesia

Abstract

This article discusses the history of railways as transportation support for the plantation industry in East Sumatra in the period 1881-1940. The history of railways in East Sumatra can not be separated from the history of Deli tobacco plantations since the beginning of the arrival of Nienhuys, which became the early era of Deli Maatschappij. Deli Maatschappij was the one who built the entire railroad network and all its facilities along the East Sumatra plantation belt area since the 19th century through its subsidiary named Deli Spoorweg Maatschappij (DSM). The method used is the historical method. A literature study conducted is to reconstruct the history of railways in East Sumatra collected from a number of historiographies. The results found that DSM has built a 553,223 km rail network along the plantation area of the east coast of Sumatra. The progress achieved by Deli Maatschappij and DSM can be said as a benchmark for the success of the plantation industry in East Sumatra. The existence of the plantation industry, the presence of private entrepreneurs, and the construction of the railroad network later greatly influenced the development of the city of Medan as a new business center with all the modern urban facilities that complement it.

Keywords: transportation history, railways, Deli Spoorweg Maatschappij, East Sumatra plantations.

Abstrak

Artikel ini membahas mengenai sejarah kereta api sebagai sarana transportasi pendukung industri perkebunan di Sumatera Timur pada periode 1881-1940. Sejarah kereta api di Sumatera Timur tidak dapat terlepas dari sejarah perkebunan tembakau Deli sejak awal kedatangan Nienhuys yang menjadi era awal Deli Maatschappij. Deli Maatschappij lah yang membangun seluruh jaringan kereta api dan segala fasilitasnya di sepanjang kawasan sabuk perkebunan Sumatera Timur sejak abad ke-19 melalui anak perusahaannya yang bernama Deli Spoorweg Maatschappij (DSM). Metode yang digunakan adalah metode sejarah. Studi literatur yang dilakukan adalah untuk merekonstruksi sejarah perkeretaapian di Sumatera Timur yang dikumpulkan dari sejumlah historiografi. Hasil yang ditemukan bahwa DSM telah membangun jaringan rel sepanjang 553.223 km di sepanjang kawasan perkebunan pantai timur Sumatera. Kemajuan yang dicapai Deli Maatschappij dan DSM dapat dikatakan sebagai tolok ukur kesuksesan industri perkebunan di Sumatera Timur. Adanya industri perkebunan, kehadiran pengusaha swasta, dan dibangunnya jaringan kereta api kemudian hari sangat mempengaruhi perkembangan kota Medan sebagai pusat bisnis baru dengan segala fasilitas perkotaan modern yang melengkapinya.

Kata kunci: sejarah transportasi, perkeretaapian, Deli Spoorweg Maatschappij, perkebunan Sumatera Timur.

PENDAHULUAN

Lokomotif merupakan salah satu penemuan paling berpengaruh ketika Revolusi Industri di Inggris memasuki awal abad ke-19. Lokomotif yang diciptakan dari hasil pengembangan mesin uap oleh Richard Trevithick (1804) hingga dimodifikasi oleh George Stephenson (1814), mengawali evolusi moda (cara) transportasi darat. Jenis angkutan kereta bertenaga lokomotif inilah yang kemudian dikenal dalam Bahasa Indonesia sebagai 'kereta api' atau dalam Bahasa Inggris sebagai '*train*' dan Bahasa Belanda sebagai '*spoorweg*'. Pada tahun 1830, jasa perkeretaapian hadir pertama kali di Inggris untuk melayani penumpang dari Liverpool ke Manchester. Setelah itu, teknologi transportasi kereta api mulai dikomersialkan dan tersebar ke negara-negara maju di Eropa, termasuk ke negara-negara koloninya masing-masing.

Di beberapa daerah di Hindia Belanda, ternyata masing-masing jaringan kereta api dibangun untuk tujuan yang berbeda-beda. Jaringan kereta api pertama kali dibangun di Semarang pada tahun 1867 dengan rute Semarang – Tanggung oleh maskapai swasta *Nederlandsch-Indische Spoorweg-maatschappij* (NIS). Tujuan adalah untuk mendukung kurang optimalnya penggunaan jalan raya dan untuk mengangkut hasil bumi pada periode Tanam Paksa. Setelah itu, jaringan kereta api NIS diperpanjang hingga berhasil menghubungkan Semarang-Surakarta pada tahun 1870. Motif yang sama terdapat pula pada latar belakang pembangunan jaringan kereta api di Batavia dan Surabaya yang menghubungkan antara kawasan perkebunan – pusat kota – pelabuhan. Di luar pulau Jawa, pembangunan jaringan

ARTICLE HISTORY: Submitted March 6, 2020 | Accepted April 1, 2020 | Published April 10, 2020
HOW TO CITE (APA 6th Edition):
Muhajir, A., Anwar, S. & Sumantri, P. (2020). Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur: Peranan Deli Maatschappij dan Deli Spoorweg Maatschappij, 1881-1940. *Warisan: Journal of History and Cultural Heritage*. *1*(1), 1-8.
*CORRESPONDANCE AUTHOR: ahmadmuhajir@fkip.uisu.ac.id

kereta api paling awal dimulai di Aceh (1874), Sumatera Timur (1883), dan Sumatera Barat (1891). Di Aceh, jaringan kereta api berukuran trem atau disebut sebagai '*Atjeh-tram*' dibangun oleh pemerintah kolonial untuk mendukung kepentingan perang dan mengamankan Aceh secara politik dan ekonomi. Di Sumatera Timur, jaringan kereta api dibangun oleh maskapai swasta *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) untuk mengangkut komoditas hasil industri perkebunan sekaligus solusi bagi sistem transportasi sungai yang tidak lagi efisien. Demikian pula pembangunan jaringan kereta api di Sumatera Barat oleh pemerintah kolonial bersama pihak swasta yang juga bertujuan untuk mengangkut komoditas hasil industri perkebunan dan tambang batubara.

Dari ibukota awal, Labuan Deli, perkebunan *Deli Maatschappij* sebagai pionir industri tembakau telah membangun sebuah jalan menuju Medan yang bisa dilalui dengan menggunakan kereta sapi (kereta bergerobak yang ditarik dengan menggunakan tenaga sapi). Di samping itu, ada pula maskapai perkebunan lain yang menggunakan sampan sebagai alat transportasi melalui Sungai Deli. Kebanyakan orang-orang Eropa bepergian dengan menggunakan kereta kuda. Sebelum adanya jaringan kereta api, sapi digunakan untuk mengangkut tembakau. Sapi-sapi penarik kereta kala itu diimpor dari British-India dan orang-orang India dipekerjakan sebagai kusirnya.

Sebagai produk ekspor unggulan, tembakau yang diproduksi dari kawasan besar perkebunan Deli awalnya didistribusikan melalui jalan darat maupun sungai untuk selanjutnya dikapalkan ke Eropa melalui pelabuhan tradisional Labuan. Ketika industri tembakau berkembang semakin pesat pada dua dasawarsa akhir abad ke-19, Labuan tidak mampu lagi melayani kebutuhan ekspor yang lebih cepat dan efisien. Di antara penyebabnya adalah keterbatasan kapasitas pelabuhan yang sangat kecil, teknologi transportasi laut yang bisa digunakan masih tradisional, dan masalah Sungai Deli yang terus mengalami sedimentasi (pendangkalan). Memasuki dasawarsa 1880-an, *Deli Maatschappij* memindahkan pelabuhan dari Labuan ke Belawan dan membangun jaringan kereta api dari Medan ke Belawan. Dua langkah itu dipandang sebagai solusi tepat untuk mengatasi hambatan bagi kelancaran distribusi dan ekspor produk tembakau.

Sebelumnya memang sudah ada dorongan yang muncul dari konsolidasi maskapai-maskapai perkebunan besar untuk dikembangkannya infrastruktur di sana. Sayangnya hal itu tidak didukung sepenuhnya oleh pemerintah kolonial. Akibatnya pembangunan jaringan jalan justru harus ditanggung sendiri oleh para tuan kebun (Breman, 1997, p. 49). Lantas sejauh mana peranan pihak swasta dalam pembangunan infrastruktur di Sumatera Timur? Bagaimana jaringan kereta api dikembangkan menjadi sarana transportasi pendukung industri perkebunan di Sumatera Timur? Artikel ini akan mengurai dan menjelaskan sejarah hadirnya kereta api dan hubungannya dengan industri perkebunan dan peranan pihak swasta di Sumatera Timur pada periode 1881-1940.

METODE DAN FOKUS PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan empat tahap yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Studi literatur yang dilakukan adalah untuk merekonstruksi sejarah perkeretaapian di Sumatera Timur yang dikumpulkan dari sejumlah historiografi oleh sejarawan-sejarawan terdahulu. Penelitian ini fokus pada benang merah sejarah perkebunan tembakau Deli dan munculnya jaringan kereta api di sepanjang wilayah sabuk perkebunan Sumatera Timur.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Era Kejayaan Deli Maatschappij: Dari J. Nienhuys hingga J.T. Cremer

Pada tahun 1863, Jacob Nienhuys (1836-1928) tiba di Deli untuk mengeksplorasi peluang perdagangan tembakau di sana. Ketertarikannya terhadap Deli berawal dari pertemuannya dengan Said Abdullah di Batavia. Abdullah adalah seorang pedagang keturunan Arab yang dikirim oleh Sultan Deli untuk mencari peminat produk tembakau Deli, sedangkan Nienhuys adalah seorang pedagang Belanda yang kala itu belum memiliki reputasi di dunia perdagangan. Kualitas tembakau Deli berhasil meyakinkannya untuk membuka peluang bisnis yang menguntungkan hingga membawanya tiba di Deli. Kiprahnya selama di Deli itulah yang kemudian mengangkat namanya sebagai peletak dasar budidaya tembakau dan membuat Deli menjadi sangat terkenal di Eropa.

Bisnis tembakau yang dirintis Nienhuys tidak langsung membawanya pada kesuksesan. Peluang-peluang dan percobaan untuk meraih keuntungan besar ternyata harus dicapai dengan melewati beberapa rintangan sebelumnya. Pada awalnya Nienhuys mencoba mengerahkan para petani Melayu dan Batak agar menanam tembakau untuknya dengan memberi mereka persekot. Cara ini sukses di Jawa nemun di Deli malah sulit terkontrol terutama karena para

petani kerap menghindari kewajibannya. Sementara itu, cara budidaya tembakau para petani lokal masih sangat tradisional dan berskala kecil, padahal iklim dan tanah di sana sangat cocok untuk budidaya tembakau. Akibatnya adalah produksi daun tembakau secara kuantitas tergolong sangat kecil untuk dipasarkan ke Eropa. Akhirnya dia pun memutuskan untuk membudidayakan tembakaunya sendiri setelah memperoleh tanah konsesi dari Sultan Deli dan tidak lagi mengerahkan orang Melayu, melainkan orang Batak. Namun rencana itu juga tidak berhasil karena orang Batak kurang antusias untuk bekerja secara tetap. Sejak pengerahan orang Melayu dan Batak telah terbukti tidak menghasilkan apapun, kemudian dia pergi ke Pulau Pinang untuk mengerahkan para 'Haji' dari kalangan orang Jawa sebagai mandor. Harapannya adalah agar latar belakang keagamaan yang mereka miliki bisa memberi pengaruh baik terhadap disiplin kerja orang Melayu. Namun upaya eksperimental itu juga terbukti tidak cukup berhasil karena sebagian dari mereka lebih tertarik mendalami agama ketimbang bekerja di perkebunan. Untuk mengantisipasi kerugian besar, Nienhuys membebaskan kewajiban pengembalian persekot bagi petani yang mau menyerahkan tembakau. Dari panen pertama pada tahun 1864 hanya dihasilkan 50 bal tembakau yang terjual dengan harga rendah senilai 48 sen per ½ kg di Rotterdam. Tidak cukup puas dengan hasil panen pertama, Nienhuys kembali ke Pulau Pinang untuk mengerahkan 120 buruh Cina. Sejak itu budidaya tembakau telah mengenal sistem imbalan berupa persekot dengan prinsip kerja borongan (kongsi). Ternyata kali ini cukup berhasil dengan hasil panen pada tahun 1865 sebanyak 189 bal tembakau yang terjual dengan harga 145 sen per ½ kg di Rotterdam. Upaya pengerahan buruh Cina tidak sia-sia dan terbayar dengan hasil produksi tembakau yang secara kualitas dan kuantitas sangat memuaskan. Sejak itu Nienhuys telah menemukan cara yang benar dalam membudidayakan tembakau (Thee Kian-wie, 1977, pp. 4-6, Breman, 1997, p. 23).

Peluang menguntungkan dari budidaya tembakau telah terbukti. Kualitas tinggi yang dimiliki tembakau Deli telah menarik perhatian di Eropa. Lebih penting lagi pebisnis dunia telah mempertimbangkan agar budidaya tembakau di Deli dikembangkan dalam skala besar. *Nederlandsch Handel Maatschappij* (NHM) tertarik untuk bergabung bersama Nienhuys. Pada tahun 1869, NHM menyuntikkan *f*.300.000,00 atau separuh dari modal *Deli Maatschappij* yang baru didirikan oleh Nienhuys bersama rekannya sesama pedagang, yaitu G.C. Clement dan P.W. Janssen di Amsterdam. *Deli Maatschappij* merupakan maskapai tembakau pertama dan paling berpengaruh bagi pertumbuhan ekonomi di Sumatera Timur. Total produksi tembakau pada tahun 1869 dan 1870 melonjak naik hingga 100-200 % dari produksi sebelumnya (Thee Kian-wie, 1977, p. 6). Pada tahun 1870, kantor besar maskapai dipindahkan ke Medan, pusat administrasi yang baru. Sementara Nienhuys yang lebih tertarik berdagang berbagai komoditas ketimbang mengelola maskapai akhirnya memutuskan untuk pulang ke Belanda pada tahun 1871. Dia menunjuk seorang pemuda berusia 24 tahun yang dikenalnya di Singapura sebagai penggantinya, yaitu J.T. Cremer (Breman, 1997, pp. 26-27).

Pada tahun 1871, *Deli Maatschappij* menunjuk Jacob Theodoor Cremer (1847-1923), seorang mantan pegawai NHM sebagai manajer yang baru. Penunjukannya berawal dari kesan yang ditangkap oleh Nienhuys bahwa dirinya begitu cakap ketika bekerja untuk NHM. Berbeda dengan tipikal Nienhuys, Cremer menampilkan diri sebagai seorang industriawan tulen yang memiliki kemampuan organisasional modern. Kemampuan organisasionalnya langsung tampak ketika dia melakukan sebuah langkah berani di awal karirnya.

> "Kepada sejumlah besar tuan kebun tembakau swasta dia menawarkan biaya operasi. Sebagai imbalannya mereka diwajibkan memasarkan produksi mereka dengan perantaraan *Deli Maatschappij*. Ini adalah langkah pertama ke arah pembentukan konsentrasi perusahaan dan kartel, yang menjelang akhir abad ke-19 akan sangat menentukan sistem perkebunan di Sumatera Timur." (Breman, 1997, p. 27).

Biaya produksi yang ditawarkan Cremer kepada para tuan kebun tampak lebih mirip seperti sistem persekot yang diterima petani Bumiputra, hanya nominalnya lebih besar untuk biaya operasional perkebunan selain modal utama mereka. Tidak hanya itu, Cremer sangat jeli ketika memposisikan maskapainya ke posisi yang sangat sentral, yaitu sebagai perusahaan kartel utama yang mengekspor tembakau hasil produksi dari mitra swasta mereka. Dengan demikian, Cremer tidak hanya berhasil membuat industri tembakau semakin bergairah, melainkan juga berhasil membuat maskapainya menjadi semakin besar dan berpengaruh setelah memegang kendali terhadap masa depan industri tembakau di Deli.

Tidak berhenti sampai di situ, beberapa perubahan penting pada masa-masa awal kehadiran Cremer tampak pada intervensi langsung dalam pengorganisasian produksi di perkebunan. Contohnya, sistem persekot dan borongan mulai dihilangkan dan digantikan dengan sistem kontrak individual dan upah harian. Para mandor (tandil) yang sebelumnya memimpin kerja borongan untuk selanjutnya tidak lagi memikul tanggung jawab dan risiko sendiri, melainkan diangkat sebagai personil perkebunan yang bertugas sebagai pengawas para pekerja. Menurut Breman, campur tangan pengusaha dalam pengorganisasian produksi ini menandai terjadinya peralihan ke kapitalisme industri

yang sebenarnya (Breman, 1997, p. 24). Metode pengorganisasian yang diterapkannya tersebut kemudian menjadi model yang dicontoh oleh seluruh maskapai tembakau lainnya di Sumatera Timur.

Lagipula, pengalamannya selama berkarir di NHM secara langsung tidak hanya mempengaruhi manajemen perusahaan *Deli Maatschappij*, melainkan juga manajemen industri perkebunan di Sumatera Timur menjadi lebih profesional. Sebagai industriawan terpandang, Cremer banyak mewarisi gagasan-gagasan baru untuk kemajuan industri perkebunan dan menghadirkan solusi atas persoalan-persoalan yang timbul. Di antaranya yang paling berpengaruh adalah terbentuknya DPV dan diberlakukannya Ordonansi Kuli 1880. Cremer merupakan penggagas dibentuknya *Delische Planters Vereeniging* (DPV) atau Asosiasi Pengusaha Perkebunan Deli pada tahun 1879. Tujuannya adalah untuk menguatkan solidaritas sesama pengusaha perkebunan, dan mengatur rekrutmen dan suplai buruh untuk perkebunan-perkebunan mereka. Gagasan pembentukan DPV muncul akibat tidak efisiennya rekrutmen dan suplai buruh pada masa-masa sebelumnya. Kebanyakan buruh yang direkrut dari Pulau Pinang dan Singapura kala itu merupakan buruh ilegal yang ditipu dan diculik melalui agen-agen swasta yang oportunis. Sejak adanya DPV, para buruh yang dikirim ke Sumatera Timur sudah legal setelah melalui tahap-tahap rekrutmen, seleksi, dan pengiriman yang lebih profesional. Selama beberapa tahun, DPV diketuai oleh Cremer (Thee Kian-wie, 1977, p. 35). Ordonansi Kuli 1880 merupakan produk hukum yang diperjuangkan oleh Cremer untuk mengatur hubungan kerja antara tuan kebun dan para buruh di perkebunan. Sejak ordonansi tersebut diberlakukan di Sumatera Timur, kekuasaan tuan kebun terhadap para buruh menjadi semakin besar, cenderung menindas dan eksploitatif. Dengan kata lain, Cremer tidak hanya berhasil membesarkan *Deli Maatschappij* sebagai perusahaan nomor satu di Sumatera Timur, melainkan juga berhasil menciptakan suatu dunia industri perkebunan yang sangat liberal dan sangat menyenangkan hati para kapitalis swasta. Kegemilangan karir Cremer di industri perkebunan menjadikannya sebagai tuan kebun paling terpandang di Hindia Belanda. Kapasitas dan pengaruhnya yang semakin matang pada akhirnya membawanya ke kancah politik-pemerintahan di Belanda.

> "Di bawah kepengurusannya dari tahun 1870-1883, produksi tembakau Deli meningkat dari 1.315 pak menjadi 22.000 pak. Modal meningkat dari *f*.300.000,00 menjadi *f*.2.000.000,00 dengan laba tahunan rata-rata sebesar 73%. Cremer sendiri hidup sejahtera. Pada tahun 1883, Cremer meninggalkan Sumatera Timur sebagai orang yang berpengaruh dengan kekayaan senilai setengah juta gulden." (Breman, 1997, p. 27).

Setelah meninggalkan *Deli Maatschappij*, dia mulai berkarir sebagai anggota *Tweede Kamer* (Majelis Rendah) di parlemen Kerajaan Belanda dari partai Liberal Unie selama dua periode (1884-1897 dan 1901-1905). Selama aktif di parlemen, dia berhasil memperjuangkan gagasan-gagasannya yang pro-kapitalisme terutama peranannya dalam hal mengkampanyekan agar Ordonansi Kuli yang diberlakukan untuk Sumatera Timur juga perlu diterapkan untuk seluruh daerah di Hindia Belanda. Karir politiknya yang sangat cemerlang sempat mengantarnya menduduki jabatan *Minister van Koloniën* (Menteri Urusan Kolonial) pada periode 1897-1901. Menjelang masa tuanya, Cremer meninggalkan karirnya di pemerintahan untuk kemudian menjabat sebagai presiden NHM pada periode 1907-1913. Setelah menanggalkan NHM untuk kedua kalinya, Cremer akhirnya terjun kembali di pemerintahan sebagai senator di *Eerste Kamer* (Majelis Tinggi) pada periode 1912-1922. Karirnya ditutup dengan menjabat sebagai diplomat di Washington, USA pada periode 1918-1921 dan akhirnya Cremer pulang kembali ke Amsterdam hingga wafat pada tanggal 14 Agustus 1923.

Perkembangan Industri Perkebunan

Industri perkebunan di Sumatera Timur telah berkembang sangat pesat ketika memasuki dasawarsa 1880-an yang mengakibatkan beberapa hal, yaitu: (1) meningkatnya jumlah hak konsesi atas tanah-tanah yang berupa hutan dan lahan tidur di Deli, Serdang, dan Langkat untuk areal perkebunan tembakau; (2) meningkatnya kebutuhan tenaga kerja; (3) meningkatnya kebutuhan terhadap akses transportasi. Ekspansi industri perkebunan menjanjikan keuntungan yang berlipat-lipat, sehingga korporasi multinasional berbondong-bondong menginvestasikan modalnya di industri ini.

Semakin meluasnya perkebunan-perkebunan yang dibuka di Deli, Langkat, dan Serdang, mengakibatkan produksi tembakau meledak sepanjang dasawarsa 1880-an. Hal itu berpengaruh terhadap harga jual tembakau di pasar dunia yang terjun bebas. Kelebihan produksi periode tersebut menunjukkan tanda-tanda krisis tembakau yang akhirnya benar-benar terjadi pada tahun 1891. Selain faktor kelebihan suplai tembakau di pasar dunia, krisis tembakau juga diakibatkan oleh faktor meningkatnya bea impor terhadap produk tembakau di Amerika Serikat sejak diberlakukannya kebijakan tarif McKinley. Krisis tersebut membawa beberapa konsekuensi terhadap industri tembakau di Sumatera Timur, yaitu: (1) hanya satu di antara banyak perkebunan baru yang dibuka di Padang-Bedagei yang tetap beroperasi

pada tahun 1892; (2) antara tahun 1890 dan 1894, sebanyak 25 perusahaan gulung tikar; (3) jumlah perkebunan menurun drastis dari 170 perkebunan pada tahun 1891 menjadi hanya 70 perkebunan pada tahun 1927 (Thee Kian-wie, 1977, pp. 9-10).

Konsekuensi dari krisis tembakau tersebut adalah para pengusaha swasta mengupayakan agar perkebunan ditanami dengan tanaman jenis lain sebagai alternatif pengganti tembakau. Sejak itu dunia industri perkebunan di Sumatera Timur mulai mengusahakan tanaman kopi (1893), karet *hevea* (1902), kelapa sawit, teh, dan serat nenas (1911). Akibatnya daerah-daerah perkebunan baru menjadi semakin luas ke luar Deli, di antaranya Binjai, Langkat, Serdang, Tebing Tinggi, dan Pematang Siantar. Di daerah-daerah baru itulah komoditas baru seperti biji kopi, karet, minyak kelapa sawit, daun teh, dan serat nenas (*sisal* dan *hemp*) lebih banyak diproduksi sebagai komoditas khas industri perkebunan pada abad ke-20 (O'Malley in Booth, 1988, pp. 224-226).

Prospek yang menjanjikan pada sektor industri perkebunan telah mendorong penataan di berbagai sektor terutama yang secara langsung mendukung perkembangan industri tersebut, di antaranya pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Medan. Penataan kawasan perkotaan meliputi pembangunan berbagai prasarana seperti jaringan rel kereta api, jalan dan jembatan, dan pelabuhan hingga sarana seperti perkantoran, hotel, bank, rumah sakit, sekolah, rumah ibadah, tempat hiburan, perumahan, dan pertokoan. Pembangunan prasarana dan sarana perkotaan di Medan ternyata lebih besar melibatkan peran swasta daripada pemerintah sendiri. Dalam hal ini, *Deli Maatschappij* memegang peranan paling besar di antara perusahaan-perusahaan swasta lainnya terutama dalam pembangunan prasarana yang paling penting dan paling mahal, yaitu pembangunan jaringan kereta api.

Bagi para industriawan, kereta api merupakan solusi mengatasi masalah kebutuhan alat transportasi yang murah, cepat, dan efisien. Walaupun dibutuhkan modal yang sangat besar untuk pembangunannya, namun penggunaan kereta api sebagai alat pengangkut komoditas hasil perkebunan bisa memberikan keuntungan jangka panjang. Dengan demikian, mereka bisa menyingkat dan memangkas ongkos distribusi.

Pembangunan Jaringan Kereta Api DSM

Rencana pembangunan jaringan kereta api di Deli pertama kali diprakarsai oleh J.T. Cremer pada tahun 1881. Cremer merupakan administrator di *Deli Maatschappij* (1870-1884). Selama di Deli, dia segera menyadari bahwa industri perkebunan tembakau yang diamatinya kian progresif, sehingga dibutuhkan moda transportasi baru seperti kereta api untuk mengangkut tembakau dari perkebunan-perkebunan ke pelabuhan yang lebih cepat dan efisien. Keberadaan jaringan rel kereta api diharapkan pula bisa memudahkan distribusi komoditas-komoditas hasil perkebunan yang diangkut dari perkebunan hingga tiba di pelabuhan untuk selanjutnya dikapalkan. Selain bisa mengangkut barang dalam jumlah besar, kereta api juga bisa menjadi moda transportasi publik. Kereta api yang bertenaga mesin bisa melaju lebih cepat daripada kereta bertenaga hewan. Sebagai alat transportasi yang bebas hambatan, kereta api sangat dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi buruk jalan darat selama musim hujan. Breman menggambarkan kondisi buruknya jalan di Deli sebagai berikut:

> "….ketika kereta Gubernur Jenderal Van Rees terperosok dalam lumpur akibat hujan lebat di jalan utama dari Medan ke Labuan, pelabuhan masa itu. Peristiwa itu terjadi pada 1884, sesudah Van Rees diangkat menjadi gubernur jenderal dan singgah di Deli dalam perjalanan dari Belanda ke Batavia. Beberapa kali pembesar tinggi kolonial itu terpaksa mengarungi lumpur setinggi lutut."(Breman, 1997, p. 49-50).

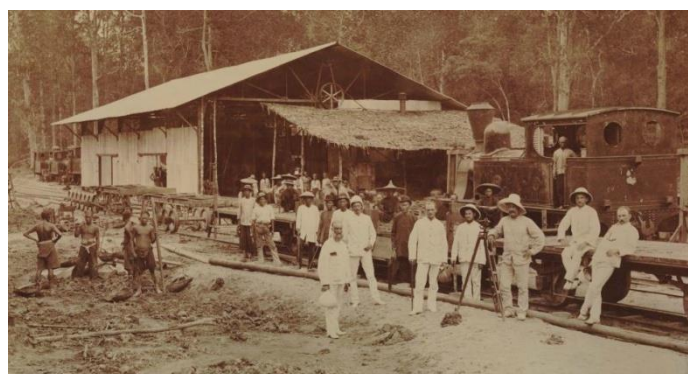
Realisasi pembangunan jaringan kereta api sebenarnya telah dimulai pada tanggal 23 Januari 1883 atau setahun sebelum insiden tersebut terjadi. *Deli Maatschappij* memperoleh konsesi dari pemerintah kolonial Belanda untuk membangun jalan kereta api dari Belawan – Medan – Deli Tua – Timbang Langkat (Binjai). Pada bulan Juni, konsesi tersebut kemudian dialihkan kepada maskapai yang baru didirikan oleh Cremer, yaitu *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM), dia pun diangkat sebagai direkturnya. Adapun jabatannya sebagai administrator di *Deli Maatschappij* kemudian ditanggalkan pada tahun berikutnya. Lima tahun berselang, konsesi-konsesi yang diperoleh DSM kemudian bertambah untuk membangun jalur berikutnya ke Serdang – Perbaungan dan Serdang – Hulu (Buiskool, 2005, p. 282, Sinar, 2011, p. 61).

Pembangunan jaringan kereta api perdana untuk jalur Labuan – Medan dan Labuan – Belawan dimulai pada bulan Oktober 1883, tepat dua bulan setelah bencana katastrofi letusan gunung Krakatau dan tsunami yang terjadi Selat Sunda. Pembangunan jalur Labuan – Medan rampung pada tanggal 25 Juli 1886. Sementara itu, Belawan yang dipilih sebagai lokasi untuk pelabuhan baru sedang dalam tahap pembangunan pada tahun 1887. Pada tahun yang sama,

Medan ditetapkan sebagai ibukota Residensi Sumatera Timur setelah sebelumnya administrasi pemerintahan berada di Bengkalis, Residensi Riau. Berikutnya pembangunan jalur Labuan – Belawan juga rampung pada bulan Februari 1888. Akhirnya pembangunan Pelabuhan Belawan pun rampung pada tahun 1890 dengan fasilitas sederhana, yaitu hanya berupa dermaga sederhana, emplasemen, dan gudang kecil untuk ekspor tembakau (Buiskool, 2005, p. 282). Dengan demikian, proyek pembangunan jaringan transportasi terintegrasi tahap pertama selesai. Kereta api mulai dioperasikan dan pelabuhan baru pun telah dibuka untuk aktivitas distribusi dan ekspor tembakau. Hingga tempo itu, Sumatera Timur telah menunjukkan kemandirian dan kemajuan yang begitu berarti dalam hal pengembangan industri perkebunan.

Perluasan jaringan kereta api DSM mengikuti gerak ekspansi perkebunan, baik ke arah selatan maupun ke arah utara di mana juga terdapat industri minyak bumi. Hingga awal abad ke-20, telah dioperasikan sebanyak 54 buah stasiun yang memperantarai bentangan jalur rel sepanjang ±260,7 km. Modal DSM untuk operasional kereta api meningkat dari *f*.2.600.000 menjadi *f*.13.000.00. Keuntungan yang diperoleh DSM juga ikut meningkat (Sinar, 2011, p. 61). Hingga tahun 1940, DSM telah membangun jaringan rel sepanjang 553.223 km di sepanjang kawasan perkebunan pantai timur Sumatera. Perluasan jaringan kereta api DSM selama periode 1883-1940 dapat dilihat pada tabel berikut (Damanik, 2010).

Tabel 1. Panjang Jalur Kereta Api dan Tahun Mulai Beroperasi

Jalur	Panjang (km)	Dibuka
Labuan – Medan	16.743	25 Juli 1886
Medan – Binjai	20.888	1 Mei 1887
Medan – Delitua	11.249	4 September 1887
Labuan – Belawan	6.162	16 Februari 1888
Medan – Serdang	20.122	1 Juli 1889
Serdang – Perbaungan	17.668	7 Februari 1890
Binjai – Selesai	10.576	19 Desember 1890
Kp. Baru – Arnhemia	14.872	1 Oktober 1907
Lubuk Pakam – Bangun Purba	27.936	10 April 1904
Selesai – Kuala	9.943	5 November 1902
Bamban – Perbaungan	30.350	11 April 1902
Bamban – Rantau Laban	10.680	2 Maret 1903
Stabat – Rantau Laban	22.428	20 Juni 1903
Stabat – Binjai	24.036	1 Agustus 1904
Tanjung Pura – Brandan	19.505	15 Desember 1904
Deli Tua – Pancur Batu	3.035	1 Desember 1915
Brandan – Besitang	14.990	29 Desember 1919
Besitang – P. Susu	9.510	1 Desember 1921
Tebing Tinggi – Siantar	48.464	5 Mei 1916
Rantau Laban – Tj. Balai	95.602	6 Agustus 1915
Tj. Balai – Tlk. Nibung	4.592	1 Februari 1918
Kisaran – Membang Muda	57.111	19 Agustus 1937
Membang Muda – Milano	44.199	19 Agustus 1937
Milano – Rantau Prapat	12.562	19 Agustus 1937
Total	553.223	

Gambar 1. Pengerjaan Proyek Pembangunan Rel Kereta Api DSM dengan Bantuan Kuli Cina, 1878-1886
Sumber: http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/form/advanced/start/4?q_searchfield=deli+spoorweg+maatschappij

Gambar 2. Kantor Pusat DSM di Jalan Serdang Medan, 1920
Sumber: http://media-kitlv.nl/all-media/indeling/detail/form/advanced/start/15?q_searchfield=deli+spoorweg+maatschappij

Gambar 3. Halaman Depan Stasiun Medan, 1915-1922
Sumber: http://collectie.tropenmuseum.nl/station-medan/

DSM menanggung beban paling besar selama pembangunan jaringan kereta api. Pemerintah kolonial sendiri memandang bahwa rencana tersebut sangat membebani keuangan negara apabila pembangunan seluruh infrastruktur sepenuhnya ditanggung oleh negara. Lagipula fokus pemerintah kolonial kala itu berada di Aceh, di mana mereka sedang disibukkan dengan pembangunan jaringan Atjeh-tram di tengah situasi perang, sehingga proyek tersebut menjadi begitu riskan, mahal, dan sangat menguras keuangan negara. Oleh karenanya, pemerintah kolonial sangat mengharapkan partisipasi lebih banyak dari pihak swasta seperti DSM untuk membangun dua infrastruktur sekaligus, yaitu jaringan kereta api beserta pelabuhan yang baru.

Pembangunan rel kereta api dilalui dengan tantangan yang sulit. Tenaga kerja harus didatangkan dari berbagai tempat, sedangkan material harus diimpor dari luar negeri. Selain itu, wabah kolera sempat terjadi sebanyak dua kali selama pembangunan berjalan dan diperparah dengan jatuhnya lebih banyak korban akibat malaria (Buiskool, 2005, p. 282). Adapun personil DSM berasal dari kalangan Eropa, Asia, dan Bumiputra. Pada tahun 1915, personil Eropa yang bekerja untuk DSM mencapai 198 orang dan personil Bumiputra mencapai 2.285 orang. Pada tahun 1920, jumlah personil Eropa meningkat menjadi 250 orang dan Bumiputra mencapai 3.704. Berdasarkan klasifikasi ras, personil Eropa ditempatkan pada posisi pekerjaan yang membutuhkan keahlian, sedangkan personil Bumiputra pada posisi pekerjaan yang kasar dan tidak membutuhkan keahlian (Damanik, 2010).

Pemerintah kolonial Belanda bersama pihak swasta sangat mengharapkan pembangunan kereta api DSM tidak berhenti sampai di Sumatera Timur saja, melainkan tercapainya jaringan Kereta Api Trans Sumatera yang menghubungkan jaringan kereta api dari Aceh sampai Palembang, terutama dengan Medan sebagai pusat perkebunan dan pelabuhan ekspor-impor internasional. Sayangnya, upaya tersebut belum sempat tercapai akibat meningkatnya ketegangan hubungan pihak Indonesia-Belanda setelah tahun 1940.

SIMPULAN

Jaringan kereta api DSM merupakan sarana transportasi yang dibangun oleh *Deli Maatschappij* untuk mendukung industri perkebunan yang berkembang pesat di Sumatera Timur pada akhir abad ke-19. Dari perkebunan-perkebunan, komoditas tembakau diangkut menggunakan kereta api menuju pelabuhan Belawan untuk kemudian diekspor ke Eropa. Setelah melewati masa krisis tembakau pada tahun 1891, muncul komoditas ekspor lain pengganti tembakau yang kian menurun popularitasnya, yaitu biji kopi, karet, minyak kelapa sawit, daun teh, dan serat nenas. Sejak dirintis oleh Nienhuys dan dikembangkan oleh Cremer, industri perkebunan Sumatera Timur dikenal sebagai kawasan perkebunan terbesar di luar Jawa. Nilai investasi yang fantastis di industri tersebut mengakibatkan Deli menjadi ramai oleh kehadiran para tuan kebun. Tidak hanya memberi keuntungan besar bagi industriawan, industri perkebunan di sana juga sangat menguntungkan pemerintah kolonial, di mana perputaran modal industri di Sumatera Timur menyumbang bagi sepertiga pendapatan pemerintah kolonial pada awal abad ke-20. Kesuksesan yang diraih *Deli Maatschappij* dalam menguasai dunia industri perkebunan di Sumatera Timur dan menjadi maskapai kartel terbesar kala itu tidak lepas dari kegemilangan Cremer selama berkarir di maskapai itu. Selain merombak sistem kerja, menciptakan pola dan sistem baru di perkebunan, menguatkan ikatan sesama tuan kebun, hingga menciptakan peraturan khusus perkebunan, Cremer juga berjasa dalam hal merintis pembangunan jaringan kereta api DSM.

Hingga tahun 1940, DSM telah membangun jaringan rel sepanjang 553.223 km di sepanjang kawasan perkebunan pantai timur Sumatera. Sistem transportasi kereta api yang dibangun DSM telah terintegrasi dengan pelabuhan Belawan, sehingga pengangkutan komoditas perkebunan melalui kereta api lebih efisien dan cepat daripada melalui sungai seperti masa-masa sebelumnya. Akhirnya, kemajuan yang dicapai *Deli Maatschappij* dan DSM dapat dikatakan sebagai tolok ukur kesuksesan industri perkebunan di Sumatera Timur. Adanya industri perkebunan, kehadiran pengusaha swasta, dan dibangunnya jaringan kereta api kemudian hari sangat mempengaruhi perkembangan kota Medan sebagai pusat bisnis baru dengan segala fasilitas perkotaan modern yang melengkapinya. Kini pencapaian tersebut masih dapat dilihat dan dirasakan dengan masih bertahannya jaringan kereta api yang menjangkau sebagian kota-kota Sumatera Utara. Ironisnya, industri transportasi kereta api dalam negeri sejak kemerdekaan kian lesu, bahkan belum mampu melampaui pencapaian seabad yang lalu. Namun bukan mustahil jika generasi selanjutnya terpanggil untuk membangun kembali jaringan Kereta Api Trans Sumatera yang sempat tertunda setelah mereka membuka kembali memori sejarah perkebunan dan perkeretaapian di Sumatera Timur pada era kolonial Belanda.

REFERENSI

Breman, Jan. (1997). *Menjinakkan Sang Kuli: Politik Kolonial, Tuan Kebun dan Kuli di Sumatera Timur pada Awal Abad Ke-20*. (Koesalah Soebagyo Toer - translator). Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti kerjasama dengan KITLV Jakarta.

Buiskool, Dirk A. (2005). "Medan: A Plantation City on the East Coast of Sumatra 1870-1942" in Freek Colombijn, *et al. Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Erond L. Damanik. (2017). "Deli Spoorweg Maatschaappij: Kontribusi Perkebunan Deli dalam Pengembangan Transportasi di Sumatera Timur". Retrieved from https://pussisunimed.wordpress.com/2010/01/28/.

O'Malley, William J. (1988). "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar" in Anne Booth, William J. O'Malley, Anna Weidemann (eds.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. (Mien Joebhaar – translator). Jakarta: LP3ES, p. 197-235.

Sinar, Tengku Luckman. (2011). *Sejarah Medan Tempo Doeloe.* Medan: Sinar Budaya Group.

Thee Kian-wie. (1977). *Plantation Agriculture and Export Growth: An Economic History of East Sumatra, 1863-1942.* Jakarta: LEKNAS-LIPI.